



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग—III खण्ड—4

PART—III Section—4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 374]

नई दिल्ली, बुधवार, दिसम्बर 24, 2014/ पौष 3, 1936

No. 374]

NEW DELHI, WEDNESDAY, DECEMBER 24, 2014/PAUSHA 3, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 17 दिसम्बर, 2014

सं. टीएएमपी/47/2014-एनएमपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास से कुद्रे मुख आयरन ओर कंपनी लिमिटेड (केआईओसीएल) द्वारा प्रहस्तित लोह अयस्क/लोह गुटिकाओं के लिए पोत घाट शुल्क प्रभार, इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार निर्धारित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/47/2014-एनएमपीटी

न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास(एनएमपीटी)

आवेदक

गणपूर्ति:

1. श्री टी.एस.बालासुब्रामणियन्, सदस्य (वित्त)
2. श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(नवम्बर 2014 के 28 वें दिन पारित)

यह प्रकरण, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए पोतघाट सं. 8 से लौह अयस्क और लौह गुटिकाओं के पोतान्तरण के लिए पोतघाट शुल्क प्रभार के निर्धारण हेतु न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 एनएमपीटी ने बताया है कि आईओसीएल द्वारा एनएमपीटी के जरिये निर्यात किए गए लौह अयस्क के लिए पोतघाट शुल्क दर, संबंधित वर्ष के दौरान व्यय किए गए वास्तविक व्यय के संदर्भ से परिगणित की गई है। केआईओसीएल के संबंध में पोतघाट शुल्क दरों के निर्धारण की प्रक्रिया, 27 मई, 1992 को आयोजित सचिव (भूतल परिवहन मंत्रालय) और सचिव (इस्पात) के बीच अंतःसचिवीय बैठक में लिए गए निर्णय के अनुसार है। उस बैठक में निर्णय लिया गया था कि केआईओसीएल के लिए पोतघाट शुल्क दर, विविध अवयवों की मद में, जैसाकि नीचे दिया गया है, किए गए वास्तविक व्यय के आधार पर, वार्षिक रूप से, निर्धारित की जानी चाहिए:

- (i) यातायात विभाग के प्रचालन व्यय की हिस्सेदारी
- (ii) प्रहस्तित यातायात के अनुपात में निःकर्षण व्यय
- (iii) मूल्यहास
- (iv) प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्ययों की हिस्सेदारी
- (v) पूंजी पर ब्याज
- (vi) पूंजी पर प्रतिलाभ, 6% की दर से

2.2 एनएमपीटी द्वारा दाखिल प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने, ऊपर पैरा 2.1 में वर्णित प्रक्रिया का अनुसरण/अनुपालन करते हुए वर्ष 1995-96 से 2010-11 तक के लिए, वार्षिक रूप से, एनएमपीटी के जरिये केआईओसीएल द्वारा लौह अयस्क/गुटिकाओं के निर्यात हेतु पोतघाट शुल्क दर अनुमोदित की है।

3.1 अब, दिनांक 15 सितम्बर, 2014 के अपने पत्र के जरिये एनएमपीटी ने वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए पोतघाट सं. 8 पर लौह अयस्क और लौह गुटिकाओं के पोतान्तरण के लिए पोतघाट शुल्क प्रभारों के निर्धारण हेतु परिगणना पत्रक के साथ अपना प्रस्ताव दाखिल किया है। पत्तन ने केआईओसीएल के प्रस्ताव के साथ इसके दिनांक 9 सितम्बर, 2014 के पत्र की एक-एक प्रति अग्रेषित की है जिसमें केआईओसीएल ने, एक मुद्दे पर जिसे आगामी पैराग्राफ में स्पष्ट किया है, अपने पक्ष के अधीन, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए प्रस्तावित पोतघाट शुल्क प्रभारों के परिकलन की पुष्टि की है।

3.2 एनएमपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में रखे गए मुख्य बिन्दु संक्षेप में, निम्नानुसार हैं:

- (i) पोतघाट शुल्क दर की परिगणना संबंधित वर्ष के दौरान व्यय किए गए वास्तविक व्यय के संदर्भ से की गई है और फाइनल पोतघाट शुल्क प्रभार प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2010-11 तक निर्धारित किया गया है।
- (ii) पत्तन ने, संबंधित उपयोक्ताओं के बीच करारों के अनुसार, एमआरपीएल, केआईओसीएल और एनएमपीटी के बीच व्यय के कुछ तत्वों की हिस्सेदारी पर विचार किया है। पोतघाट शुल्क दरों के निर्धारण हेतु प्रक्रिया, विशेष रूप से केआईओसीएल की लौह अयस्क / गुटिकाओं के संबंध में 27 मई 1992 को मंत्रालय के बीच अंतःसचिवीय बैठक में लिए गए निर्णय के अनुसार है।
- (iii) पोतघाट शुल्क (व्हार्फेज) के परिगणन की प्रक्रिया की केआईओसीएल द्वारा जाँच कर ली गई है। अभिलेखों के सत्यापन के बाद केआईओसीएल ने दिनांक 9 सितम्बर, 2014 के अपने पत्र के जरिये, वर्ष 2011-12 के लिए रु. 52.2869/- प्रति मीट्रिक टन और वर्ष 2012-13 के लिए रु. 59.278/- प्रति मीट्रिक टन की फाइनल दर की पुष्टि की है जिनका निर्धारण एनएमपीटीने, केआईओसीएल द्वारा उठाए गए एक मुद्दे पर प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के अधीन किया गया है। दिनांक 9 सितम्बर, 2014 के अपने सहमति पत्र में केआईओसीएल द्वारा उठाया गया मुद्दा और एनएमपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में प्रस्तुत टिप्पणियाँ/अभ्युक्तियाँ, यहाँ नीचे-सारणीरूप में दी गई हैं-

क्र. सं.	दिनांक 9.9.2014 के अपने पत्र में केआईओसीएल द्वारा उठाया गया मुद्दा	दिनांक 15 सितम्बर, 2014 के अपने प्रस्ताव में एनएमपीटी की टिप्पणियाँ
(i)	(क) चूंकि पूंजी पर ब्याज, पूंजी पर प्रति लाभ, मूल्यहास आदि जैसे बर्थ सं. 8 के समस्त व्यय केआईओसीएल द्वारा वहन किए जा रहे हैं, बर्थ सं. 8 के जरिये प्रहस्तित यातायात के लिए अन्य पत्तन उपयोक्ताओं से एनएमपीटी द्वारा अर्जित राजस्व को केआईओसीएल को आबंटित	<ul style="list-style-type: none"> ➤ केआईओसीएल का यह बयान की उन्होंने पोतघाट सं. 8 पर सारे व्यय का भुगतान कर दिया है पूरी तरह से असत्य है, ठीक नहीं है। ➤ पोतघाट सं. 8 एनएमपीटी द्वारा केन्द्र सरकार द्वारा प्रदत्त निधि में से निर्माण किया गया था। केन्द्र सरकार द्वारा प्रदत्त की मूलधन राशि केआईओसीएल द्वारा वहन नहीं की गई है। यातायात विभाग के कुछ प्रत्यक्ष खर्चों पत्तन एवं गोदी प्रभारों, संपदा किरायों के सिवाय केआईओसीएल कार्गो प्रहस्तन की कोई लागत और भंडारण प्रभाव वहन नहीं कर रहा है। साथ ही, एनएमपीटी की साझा परिसंपत्तियों के मूल्यहास का भुगतान भी केआईओसीएल ने नहीं किया है और

	<p>किए जाने योग्य व्यय में से घटाने पर विचार किया जाये।</p> <p>(ख) एनएमपीटी द्वारा बर्थ सं. 8 पर प्रहस्तित अन्य पत्तन उपयोक्ताओं के यातायात के लिए (की राशि) हमारे खाते में जमा करने का हमारा अनुरोध पत्तन द्वारा माना नहीं गया है। यह मामला प्राधिकरण को भेजा गया है। प्राधिकरण का निर्णय बकाया रहते हुए प्रस्तावित पोतघाट शुल्क दर की पुष्टि की जाती है।</p>	<p>एनएमपीटी की साझा परिसंपत्तियों पर निवेश पर प्रतिलाभ भी केआईओसीएल द्वारा नहीं वहन किया गया है।</p> <p>(एनएमपीटी द्वारा यहां संदर्भित संपदा किराया एनएमपीटी द्वारा पोतघाट शुल्क परिकलन में शामिल नहीं किया गया है। यह टाइपिंग संबंधी भूल चूक मालूम पड़ती है।)</p> <p>➤ इसके अलावा पोतघाट सं. 8 के लिए केआईओसीएल को प्राथमिक बर्थिंग प्रदान की जा रही है- करार की तिथि से अनन्य बर्थ / पोतघाट अधिकार केवल पोतघाट खाली होता है, तब एनएमपीटी ने शुरूआती वर्षों में तथा वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 में भी इसे अन्य पत्तन उपयोक्ताओं को आबंटित किया है।</p> <p>➤ पोतघाट शुल्क की परिगणना के लिए, पहले किसी उधार जमा पर विचार नहीं किया गया था। प्राधिकरण ने, पोतघाट सं. 8 पर अन्य पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा प्रहस्तित मात्रा पर विचार किये बिना, 2010-11 तक के लिए दर अनुमोदित कर दी है। उसको देखते हुए चूंकि केआईओसीएल को वरीयता आधार पर बर्थिंग पहले ही से प्रदत्त है, केआईओसीएल द्वारा प्रस्तुत तर्क में कोई दम नजर नहीं आता है।</p>
--	--	---

3.3 एनएमपीटी ने वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए परिकलन पत्र प्रस्तुत कर दिए हैं।

क्र.सं.	विवरण	2011-12	2012-13
(i)	यातायात विभाग के व्यय	4827827.00	5310610.00
(ii)	राजस्व निकर्षण व्यय	37039193.75	29864515.02
(iii)	मूल्यह्रास	4468386.00	4468386.00
(iv)	प्रबंधन व्यय	68217333.36	74927129.51
(v)	पूर्व ऋण पर ब्याज	15164000.00	15164000.00
(vi)	6% प्रति लाभ	24180000.00	24180000.00
(vii)	कुल	153896740.11	153914640.53
(viii)	प्रहस्तित यातायात (मी.ट.)	2943311.00	2596499.00
(ix)	दर प्रति मी.ट. (रु.में)	52.2869	59.278

3.4 इस पृष्ठभूमि में, एनएमपीटी ने इस प्राधिकरण से, केआईओसीएल द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क/लौह गुटिकाओं के लिए निम्न पोतघाट शुल्क अधिसूचित करने का अनुरोध किया है:-

क्र.सं.	वर्ष	प्रस्तावित पोतघाट शुल्क दर रु. प्रति मी.टन में
(i)	2011-12	रु. 52.2869
(ii)	2012-13	रु. 59.278

4. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी के प्रस्ताव की एक प्रति केआईओसीएल को अग्रेषित की गई थी ताकि वह 10 अक्टूबर, 2014 तक अपनी टिप्पणियाँ भेज सके। केआईओसीएल ने दिनांक 8 अक्टूबर, 2014 के अपने पत्र के जरिये अपनी टिप्पणियाँ भेज दी हैं। केआईओसीएल से प्राप्त टिप्पणियाँ फीड बैक सूचना के रूप में एनएमपीटी को अग्रेषित कर दिए गए थे। एनएमपीटी ने दिनांक 15 अक्टूबर 2014 के अपने पत्र के जरिये, केआईओसीएल की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियाँ दी हैं।

5. इस प्रकरण में एक संयुक्त सुनवाई 31 अक्टूबर, 2014 को न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास के परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में केआईओसीएल ने दिनांक 31 अक्टूबर, 2014 के अपने पत्र के द्वारा लिखित बयान दिया है। एनएमपीटी और केआईओसीएल ने संयुक्त सुनवाई में अपने-अपने पक्ष प्रस्तुत किए।

6. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाही विवरण, इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और केआईओसीएल द्वारा दिये गये तर्कों का सारांश, एनएमपीटी/केआईओसीएल को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारे वेब साइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाया जायेगा।

7. इस प्रकरण की कार्यवाही के दौरान प्राप्त सूचनाओं की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

(i) जैसाकि इसके पहले के पैराग्राफों में उल्लेख किया गया है, कुद्रेमुख आयरन ओर कंपनी लिमिटेड (केआईओसीएल) ने बर्थ सं. 8 के जरिये प्रहस्तित लौह अयस्क के लिए पोतघाट शुल्क दर का निर्धारण 27 मई, 1992 को आयोजित अन्तःसचिवालयीन बैठक के कार्यवृत्त के अनुसार उसमें (तत्कालीन) सचिव, भूतल परिवहन मंत्रालय और सचिव (तत्कालीन) इस्पात मंत्रालय द्वारा निर्णित कार्यविधि/प्रक्रिया के आधार पर किया गया है। बैठक के कार्यवृत्त में प्रदत्त कार्यविधि का अनुसरण करते हुए इस प्राधिकरण ने केआईओसीएल द्वारा प्रदत्त सहमति से, वर्ष 1995-96 से वर्ष 2010-11 तक के पिछले वर्षों के दौरान जेट्टी सं. 8 पर केआईओसीएल द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क/गुटिकाओं के पोतघाट शुल्क दर को अनुमोदित किया है। न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास द्वारा दाखिल वर्तमान प्रस्ताव के आईओसीएल द्वारा वर्ष 2011-12 और 2012-13 में बर्थ सं. 8 के माध्यम से प्रहस्तित लौह अयस्क/गुटिकाओं हेतु पोतघाट शुल्क दर निर्धारित करने के लिए है।

(ii) एनएमपीटी ने सूचित किया है कि केआईओसीएल ने दिनांक 9 सितम्बर, 2014 के अपने पत्र के माध्यम से, कथित रूप से, व्यौरों का सत्यापन किया है और केआईओसीएल द्वारा उठाए गए एक मुद्दे पर इस प्राधिकरण के निर्णय के अधीन, उसने एनएमपीटी द्वारा परिगणित वर्ष 2011-12 के लिए रु. 52.2869 प्रति मी.ट. और वर्ष 2012-13 के लिए रु. 59.278 प्रति मी.टन की फाइनल पोतघाट शुल्क दर की गणना की पुष्टि की है। केआईओसीएल द्वारा उठाया गया एक मुद्दा था-एनएमपीटी द्वारा बर्थ सं. 8 में प्रहस्तित अन्य पत्तन उपयोक्ताओं के यातायात से अर्जित राजस्व को केआईओसीएल की पोतघाट शुल्क परिकलन में से घटाने पर विचार करना।

दूसरा मुद्दा केआईओपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए एनएमपीटी के सामान्य कार्गो हेतु लागू पोतघाट शुल्क दर पर विचार करने का केवल एक अनुरोध था। इसका वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए पोतघाट शुल्क दर की परिगणना से न तो कोई संबंध है और न ही यह उसको विवादित करता है। यहाँ वर्णित प्रक्रिया, इन दोनों मुद्दों पर इस प्राधिकरण द्वारा विचार किए जाने तक सीमित है और इन दोनों मुद्दों का आगामी पैराग्राफों में विश्लेषण किया गया है।

(iii) **(क) केआईओसीएल द्वारा किया गया पहला अनुरोध**

(क) बर्थ सं. 8 का समस्त खर्चा, जैसे पूंजी पर ब्याज, पूंजी पर प्रतिलाभ, एनएमपीटी द्वारा वहन किए गए निकर्षण खर्चे और इसकी पोतघाट शुल्क परिगणनाओं में बर्थ की लंबाई के आधार पर सामान्य उपरिव्ययों की हिस्सेदारी में केआईओसीएल द्वारा हिस्सा बांटा जाता है। इसलिए, बर्थ सं. 8 पर एनएमपीटी द्वारा प्रहस्तित यातायात के लिए इसके द्वारा अन्य पत्तन उपयोक्ताओं से अर्जित राजस्व को जेट्टी सं. 8 के लिए केआईओसीएल को पोतघाट शुल्क परिगणना से घटाया जाना चाहिए।

(ख) विश्लेषण:

(i) एनएमपीटी के बर्थ सं. 8 में केआईओसीएल द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क / लौह गुटिकाओं के लिए पोतघाट शुल्क प्रभार 27 मई, 1992 को तत्कालीन सचिव (इस्पात) और तत्कालीन सचिव (भूतल परिवहन मंत्रालय) के बीच आयोजित अन्तः सचिवीय बैठक के कार्यवृत्त में निर्णित कार्यविधि द्वारा शासित है। कथित बैठक के कार्यवृत्त दिनांक 27 मई, 2014 में निर्णित कार्यविधि का अनुपालन करते हुए केआईओसीएल के लौह अयस्क /

- गुटिकाओं के लिए पोतघाट शुल्क दर, केआईओसीएल की सहमति प्राप्त करने के बाद वर्ष 1995-96 से 2010-11 के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया जा रहा था।
- (ii) जैसा कि पत्तन द्वारा प्रस्तुत पोतघाट शुल्क परिगणना से दिखाई देता है, केआईओसीएल यातायात विभाग के केवल कुछ प्रत्यक्ष व्यय पत्तन एवं गोदी प्रभार की हिस्सेदारी, प्रभाजित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय, पोतघाट सं. 8 पर मूल्यह्रास अनुपातिक निकर्षण व्यय और बर्थ सं. 8 पर नियोजित पूंजी पर 6% प्रतिलाभ का ही वहन करता है। केआईओसीएल न तो कार्गो प्रहस्तन गतिविधि का कोई व्यय वहन करता है और न ही यह साझा परिसंपत्तियों पर मूल्यह्रास अथवा मैंगलोर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) के मामले के विपरीत पत्तन की साझा परिसंपत्तियों पर 16 % प्रतिलाभ वहन करता है।
- लगभग 10 मिलियन टन वार्षिक की क्षमता के मुकाबले केवल लगभग 2.5 मिलियन टन वार्षिक का ही प्रहस्तन किया जाता है। मई 1978 में एनएमपीटी और केआईओसीएल के बीच संपादित समझौता ज्ञापन में एक ऐसा प्रावधान है जो पत्तन को बर्थ सं. 8 का उस समय उपयोग करने की अनुमति देता है जब वह बेकार हो, निष्क्रिय हो। इस प्रकार, बर्थ का इष्टतम मात्रा में उपयोग करने के विचार से और समझौता ज्ञापन में प्रदत्त प्रावधानों के अनुसार एनएमपीटी ने बर्थ सं. 8 पर अन्य कार्गो का प्रहस्तन किया है। इस व्यवस्था ने किसी भी तरह से केआईओसीएल के कार्गो प्रचालन को रोक कर नहीं रखा है क्योंकि उनके कार्गो को प्राथमिक आधार पर बर्थ की सुविधा दी गई है और अन्य पत्तन उपयोक्ताओं का कार्गो बर्थ सं. 8 पर केवल तब प्रहस्तित किया गया जब बर्थ खाली था (उस पर कोई कार्गो प्रहस्तन नहीं हो रहा था) यहाँ तक की पिछले वर्षों के दौरान भी जब जैट्टी सं. 8 पर अन्य पत्तन उपयोक्ताओं का कार्गो प्रहस्तित किया जा रहा था, जब यह खाली था, तब पोतघाट शुल्क दर की गणना के लिए उन वर्षों के दौरान किसी तरह का क्रेडिट देने पर कोई विचार नहीं किया गया था, जैसा एनएमपीटी द्वारा बताया गया है। इसलिए, केआईओसीएल द्वारा उठाया गया मुद्दा एक नया मुद्दा है जिस पर पिछली अवधि के लिए पोतघाट शुल्क परिगणना में कोई ध्यान नहीं दिया गया था। अधिक उल्लेखनीय रूप से केआईओसीएल का यह दावा 27 मई, 1992 को आयोजित बैठक के कार्यवृत्त में परिकल्पित व्यवस्था में फिट नहीं बैठता जिसके आधार पर केआईओसीएल के पोतघाट शुल्क की दर इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2010-11 तक अनुमोदित की गई है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए इस अवस्था में अब कार्यनीति में फेरबदल करना बैठक के कार्यवृत्त के क्षेत्र से बाहर की बात होगी।
- (iii) यहाँ एनएमपीटी के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन से संबंधित और वर्ष 2011-13 से 2013-14 तक की अवधि समाहित किए हुए आदेश का संदर्भ लेना प्रासंगिक होगा जिसे इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/34 /2010-एनएमपीटी दिनांक 6 जनवरी, 2012 के माध्यम से पारित किया गया था। कथित आदेश में, केआईओसीएल और एमआरपीएल से संबंधित आय / व्यय और प्रतिलाभ को छोड़कर जो अलग समझौता ज्ञापनों से नियंत्रित—शासित होते हैं, लागत स्थिति पर एनएमपीटी के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु विचार किया गया था। केआईओसीएल के पोतघाट शुल्क परिगणना में बर्थ सं. 8 पर प्रहस्तित अन्य यातायात से एनएमपीटी द्वारा अर्जित राजस्व पर विचार करने हेतु दिया गया केआईओसीएल का सुझाव एनएमपीटी के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन से संबंधित आदेश में विचार की गई लागत समीक्षा की मांग करेगा और उसमें इस समय छेड़छाड़ करना या उसमें अब कोई सुधार करना उचित नहीं होगा।
- (iv) ऊपर वर्णित कारणों से और यह मान्य करते हुए कि पोतघाट शुल्क दरें कथित अन्तः सचिवीय बैठक में निर्णित कार्यनीति का अनुसरण करते हुए निर्धारित की गई हैं, इस प्राधिकरण के पास, केआईओसीएल के लिए 1995-96 से 2010-11 तक के लिए पोतघाट शुल्क दर निर्धारित करने हेतु अभी तक अनुपालित कार्यनीति से अलग जाने का और पोतघाट शुल्क प्रभार की गणना में एक नया घटक / अवयव शामिल करने का कोई

कारण नहीं है। इसलिए केआईओसीएल के लिए सुनिश्चित किये जाने योग्य व्यय में से, बर्थ सं. 8 के जरिये अन्य पत्तन उपयोक्ताओं के यातायात प्रहस्तन से एनएमपीटी द्वारा अर्जित राजस्व को घटाए जाने का अनुरोध / की अपील नामंजूर की जाती है।

चूंकि खनन के कार्य पर माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा पाबन्दी लगाए जाने से यातायात में भयंकर (व्यापक) कमी आ गई है, एनएमपीटी की बर्थ सं. 8 पर प्रहस्तित कार्गो के लिए पोतघाट शुल्क की दर बढ़ता हुआ रुझान दिखाती है। चूंकि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें उच्चतम स्तर हैं, और चूंकि एनएमपीटी ने जैट्टी सं. 8 पर अन्य पत्तन उपयोक्ताओं का कार्गो भी प्रहस्तन किया है, एनएमपीटी केआईओसीएल से परामर्श करके इसे प्राप्त नम्यता का प्रयोग करें और छूट प्रदान करें।

(iii) **(ख) केआईओसीएल द्वारा किया गया दूसरा अनुरोध**

(क) बर्थ सं. 8 के वरीयता आबंटन को जारी रखते हुए केआईओसीएल के यातायात के लिए सामान्य पोतघाट शुल्क दर लगायी जाए।

(ख) विश्लेषण:-

(i) बर्थ सं. 8 पर प्रहस्तित केआईओसीएल के लौह अयस्क / लौह गुटिकाओं का यातायात, कथित रूप से, कम हो गया है। इससे केआईओसीएल कार्गो के लिए पोतघाट शुल्क दर में केआईओसीएल यातायात से इतर कार्गो (लौह अयस्क / लौह गुटिकाओं) के लिए एनएमपीटी के प्रचलित दरमान में प्रदत्त पोतघाट शुल्क दर की तुलना में, वृद्धि हो गई है। यह इसी प्रसंग में है जो केआईओसीएल ने दूसरी अपील की है।

(ii) दिलचस्प बात यह है कि केआईओसीएल ने बताया है कि वर्ष 2007 में केआईओसीएल यातायात के लिए सामान्य पोतघाट शुल्क दर लगाए जाने हेतु ऐसा ही एक प्रस्ताव एनएमपीटी ने किया था जो उस समय केआईओसीएल द्वारा नामंजूर कर दिया गया था। केआईओसीएल ने अब अपने कार्गो के लिए सामान्य कार्गो की पोतघाट शुल्क दर लागू करने पर विचार करने हेतु अनुरोध किया है।

(iii) संयुक्त सुनवाई में एनएमपीटी ने, केआईओसीएल के अनुरोध पर विचार करने की अपनी इच्छा / मानसिक तैयारी व्यक्त की है और इसके साथ ही वह केआईओसीएल को वरीयता -बर्थिंग भी जारी रखने को तैयार है। इसलिए, एनएमपीटी और केआईओसीएल को सलाह दी जाती है कि वे इकट्ठा बैठें और बर्थ सं. 8 पर प्रहस्तित केआईओसीएल यातायात हेतु इस संबंध में एक परस्पर सहमति वाली व्यवस्था पर निर्णय ले लें।

(iv) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा सामान्य रूप से अनुमोदित किया जाने वाला प्रशुल्क कुछ विशिष्ट परिस्थितियों को छोड़कर, भावी समय से लागू किया जाता है। वर्तमान (तात्कालिक) मामले में, चूंकि दर का निर्धारण वास्तविकों पर व्यय के कुछ तत्वों की हिस्सेदारी के आधार पर किया जाना है, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए पोतघाट शुल्क दर का अनुमोदन पिछले प्रभाव से किया जाना है। एनएमपीटी में बर्थ सं. 8 पर केआईओसीएल द्वारा प्रहस्तित यातायात के लिए पोतघाट शुल्क दर को पिछले प्रभाव से अनुमोदन प्रदान करने की विधि 10 (दस) से भी अधिक वर्षों से चलन में है और इसलिए वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए भी वही अनुमोदित की जाती है।

8. परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गए कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, एनएमपीटी के बर्थ सं. 8 पर केआईओसीएल द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क / लौह गुटिकाओं के लिए, अलग-अलग वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः रु. 52.2869 प्रति मी.ट. और रु. 59.278 प्रति मी.टन की पोतघाट शुल्क दर अनुमोदित करता है।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 17th December, 2014

No. TAMP/47/2014-NMPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby fixes wharfage charge for iron ore /pellets handled by the Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) from the New Mangalore Port Trust during the years 2011-12 and 2012-13 as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports

Case No. TAMP/47/2014-NMPT

New Mangalore Port Trust (NMPT)

- - -

Applicant

QUORUM:

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. C.B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 28th day of November 2014)

This case relates to the proposal received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of wharfage charge for shipment of iron ore and pellets from Jetty No. 8 for the years 2011-12 and 2012-13.

2.1. The NMPT has stated that the wharfage rate for the iron ore exported by the KIOCL through the NMPT is calculated with reference to actual expenditure incurred during the concerned year. The methodology of fixation of wharfage rates in respect of the KIOCL ore is in accordance with the decision taken in the Inter-Secretarial meeting between the Secretary (MOST) and the Secretary (Steel) held on 27 May, 1992. It was decided in that meeting that the wharfage rate for KIOCL should be fixed annually based on the actual expenditure towards the various components as detailed below:

- (i) Share of operating expenditure of Traffic Department.
- (ii) Dredging expenditure proportionate to the traffic handled.
- (iii) Depreciation.
- (iv) Share of Management and Administration overheads.
- (v) Interest on Capital.
- (vi) Return on Capital @6%.

2.2. Based on the proposal filed by the NMPT, this Authority has approved the wharfage rate for the export of iron ore / pellets by KIOCL through NMPT annually for the year 1995-96 to 2010-2011 following the methodology mentioned in para 2.1 above.

3.1. Now, the NMPT has submitted a proposal vide its letter dated 15 September, 2014 for fixation of wharfage charges for shipment of iron ore and pellets at Jetty No. 8 for the years 2011-12 and 2012-13 along with calculation sheet. The port has forwarded a copy of the KIOCL letter dated 9 September, 2014 along with its proposal wherein the KIOCL has confirmed the computation of the proposed wharfage charges for the years 2011-12 and 2012-13 subject to their point on one issue which is brought out in subsequent paragraph.

3.2. The main points made by the NMPT in its proposal are summarized below :

- (i) The wharfage rate is calculated with reference to the actual expenditure incurred during the concerned year and the final wharfage charge is fixed by the Authority upto 2010-11.
- (ii) The port has taken into consideration sharing of certain elements of expenditure between MRPL, KIOCL and NMPT as per the agreements between the concerned users. The methodology for fixation of wharfage rates specially in respect of the iron ore / pellets of KIOCL is in accordance with the decision taken in the inter-secretarial meeting between the Secretary, MOST and Secretary, Ministry of Steel held on 27 May 1992 at New Delhi.
- (iii) The methodology of calculation of wharfage has been checked by KIOCL. After verification of records, KIOCL has, vide its letter dated 9 September, 2014, confirmed the final rate of ₹52.2869 per MT for the year 2011-12 and ₹59.278 per MT for the year 2012-13 arrived at by NMPT subject to the decision of the Authority on one issue raised by KIOCL. The issue raised by the KIOCL in its consent letter dated 9 September, 2014 and the remarks furnished by the NMPT in its proposal is tabulated hereunder:

Sl. No.	Issue raised by KIOCL in its letter dated 9.9.14	Comments of NMPT in its proposal dated 15.9.14
(i)	<p>(a) To consider deduction of revenue earned by NMPT from other port users for the traffic handled through berth no. 8 from the allocable expenditure to KIOCL since the entire expenses of berth no.8 such as interest on capital, return on capital, depreciation etc. are being borne by KIOCL.</p> <p>(b) Our request for grant of credit for the traffic of other port users handled by NMPT at berth no. 8 is not considered by the port. The matter is referred to TAMP. Pending decision of the Authority the proposed wharfage rate is confirmed.</p>	<p>➤ The statement of KIOCL that they have paid the entire expenditure on Jetty no. 8 is totally incorrect.</p> <p>➤ The Jetty No. 8 was constructed by NMPT out of the fund granted by Central Govt. The principal amount of loan by Central Govt. has not been borne by KIOCL. KIOCL is not bearing any cost of cargo handling and storage charges except some direct expenditure of Traffic Department, Port and Dock charges, Estate rentals. Also, depreciation on common assets of NMPT is not paid by KIOCL, and the return on investment on common assets of NMPT is not borne by KIOCL. [<i>Estate rent referred by NMPT here is not included by the NMPT in the wharfage calculation. It appears to be a typographical error.</i>]</p> <p>➤ Further, priority berthing is being allowed to KIOCL for Jetty No. 8 – captive berth/jetties right from date of agreement. Only when jetty is vacant, NMPT has allotted it to other port users during earlier years and also 2011-12 and 2012-13.</p> <p>➤ No credit was considered earlier for the calculation of wharfage. TAMP has approved the rate upto 2010-11 without considering the quantity handled by other Port users at Jetty No. 8. In view of that, since the priority berthing is already provided to KIOCL, there appears no substance in the argument put forth by KIOCL.</p>

3.3. The NMPT has furnished the calculation sheets for fixation of wharfage for the year 2011-12 and 2012-13, which is summarised below:

Sr. No.	Particulars	2011-12	2012-13
(i)	Traffic department expenses	48,27,827.00	53,10,610.00
(ii)	Revenue dredging expenses	370,39,193.75	298,64,515.02
(iii)	Depreciation	44,68,386.00	44,68,386.00
(iv)	Management expenses	682,17,333.36	749,27,129.51
(v)	Interest on pre-loan	151,64,000.00	151,64,000.00
(vi)	6% return	241,80,000.00	241,80,000.00
(vii)	Total	15,38,96,740.11	15,39,14,640.53
(viii)	Traffic handled	29,43,311.00	25,96,499.00
(ix)	Rate per MT (In ₹)	52.2869	59.278

3.4. In this backdrop, the NMPT has requested this Authority to notify the following wharfage rate for iron ore / pellets handled by KIOCL:

Sl. No.	Year	Proposed wharfage Rate in ` per MT
(i)	2011-12	₹ 52.2869
(ii)	2012-13	₹ 59.278

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of the NMPT was forwarded to KIOCL seeking its comments by 10 October, 2014. The KIOCL vide its dated 8 October, 2014 has furnished its comments. The comments received from KIOCL were forwarded to NMPT as feedback information. The NMPT vide its letter dated 15 October, 2014 has furnished its comments on the comments of KIOCL.

5. A joint hearing in this case was held on 31 October 2014 at the New Mangalore Port Trust (NMPT) premises. At the joint hearing, the KIOCL has given written submissions vide its letter 31 October, 2014. The NMPT and the KIOCL made their submissions at the joint hearing.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the KIOCL will be sent separately to the NMPT/KIOCL. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

7. With reference to the totality of the information obtained during the proceedings of this case, the following position emerges:

- (i) As already brought out in earlier paragraphs, fixation of wharfage rate for iron ore handled by the Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) through the berth no.8 is based on the methodology decided in the Minutes of the Meeting (MOM) of the Inter-Secretarial meeting held on 27 May, 1992 by (then) Secretary, Ministry of Surface Transport and (then) Secretary, Ministry of Steel. Following the methodology prescribed in the MOM, this Authority has approved the wharfage rate for iron ore/pellets handled by the KIOCL at jetty no. 8 during the previous years from 1995-96 till the year 2010-11 with due consent given by the KIOCL. The current proposal filed by the New Mangalore Port Trust (NMPT) is for fixation of wharfage rate for iron ore / pellets handled by the KIOCL through the berth no.8 for the years 2011-12 and 2012-13.
- (ii) The NMPT has informed that KIOCL has vide its letters dated 9 September 2014 reportedly verified the details and confirmed the calculation of the final wharfage rate of ₹52.2869 per MT for the year 2011-12 and ₹59.278 per MT for the year 2012-13 as arrived by NMPT subject to the decision of this Authority on one issue raised by KIOCL to consider the revenue earned by NMPT from other port users for the traffic handled in berth No. 8 as deduction in the wharfage calculation of KIOCL.

The second issue is only a request to consider wharfage rate applicable for general cargo of the NMPT for the cargo handled by the KIOCL. It does not relate to or dispute the computation of the wharfage rate for the years 2011-12 and 2012-13. The exercise here is limited to the extent of the two issues for consideration of this Authority which is analysed in the subsequent paragraphs.

(iii) **(A) First prayer made by the KIOCL**

- (a) Entire expenses of berth no.8 such as interest on capital, return on capital, dredging expenses incurred by NMPT and share of general overheads based on berth length in its wharfage calculations are shared by the KIOCL. Therefore, the revenue earned by NMPT from other port users for the traffic handled in berth No. 8 should be deducted from the wharfage calculation for jetty no. 8 of KIOCL.
- (b) Analysis:
 - (i) Wharfage charge for the iron ore/ pellets handled by the KIOCL at berth no.8 of the NMPT is governed by the methodology decided in the MOM of the inter-secretarial meeting between then Secretary (Steel) and then Secretary (MOST) on 27 May, 1992. Following the methodology decided in the said MOM dated 27 May, 1992, the wharfage rate for the iron ore / pellets of KIOCL was being determined by this Authority from 1995-96 till 2010-11 after obtaining the consent of the KIOCL.

- (ii) As seen from the wharfage calculation furnished by the port, the KIOCL bears only some of the direct expenditure of traffic department, share of port & dock charges, apportioned management and general overheads, depreciation on jetty no. 8, proportionate dredging expenses and 6% return on the capital employed on berth no. 8. The KIOCL does not bear any expense of cargo handling activity nor does it bear depreciation on common assets or 16% return on common assets of the port unlike the case of the Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited (MRPL).

Only around 2.5 Million tonnes per annum is handled as against the capacity of around 10 Million tonnes per annum. The MOU entered between the NMPT and KIOCL in May 1978 contains a provision allowing the port to use the berth no. 8 when it is idle. Thus, with a view to optimize the utilisation of the berth and as per the provisions in the MOU, the NMPT has handled other cargo at jetty no. 8. This arrangement in no way has held back the cargo operation of KIOCL as their cargo was given priority berthing and the cargo of other port users was handled at jetty no. 8 only when the jetty was vacant. Even during the past years when the cargo of other port users was handled at jetty no. 8 when it was vacant no credit was considered in those years for calculating the wharfage rate, as reported by the NMPT. Hence, the issue now made by the KIOCL is a new issue which was not flagged in the wharfage calculation for the past period. More significantly, the claim of the KIOCL does not fit into the arrangement envisaged in the minutes of the MOM held on 27 May, 1992 based on which the wharfage rate of the KIOCL has been approved till the year 2010-11 by this Authority. Any modification in the approach now at this stage for the years 2011-12 and 2012-13 will be beyond the scope of the MOM.

- (iii) It is relevant here to draw reference to the order relating to the last general revision of the Scale of Rates of NMPT passed by this Authority vide Order No TAMP/34/2010-NMPT dated 6 January, 2012 covering the period 2011-12 to 2013-14. In the said Order the cost position excluding the income / expenses and return related to the KIOCL and MRPL, which are governed by separate MOUs, were considered for determination of tariff for the NMPT. The suggestion made by the KIOCL to consider the revenue earned by NMPT from other traffic handled at berth No. 8 in the wharfage calculation of KIOCL will call for review of the cost position considered in the last general revision Order for the NMPT and it would not be appropriate to tinker it with now.
- (iv) For the reasons stated above and recognising that the wharfage rates are arrived following the approach decided in the said inter-secretarial meeting, there is no any reason for this Authority to deviate from the approach followed so far for fixing the wharfage rate for the KIOCL from 1995-96 to 2010-11 and introduce a new element in the calculation of the wharfage charges. Therefore, the prayer of the KIOCL for deduction of revenue earned by NMPT from handling the traffic of the other port users through berth no. 8 from the allocable expenditure to KIOCL is not accepted.

Since there is drastic reduction in traffic due to ban imposed by the Hon'ble Supreme Court on mining, the wharfage rate for the cargo handled at the berth no. 8 of the NMPT shows an increasing trend. Since the Rates fixed by this Authority are at ceiling level, and since the NMPT has handled other cargo at Jetty No.8, the NMPT may, in consultation with KIOCL, consider to exercise flexibility available to it and grant rebate / discount.

(iii) **(B) Second prayer made by the KIOCL**

- (a) Apply the general wharfage rate for the KIOCL traffic with the continuation of the priority allotment of berth no. 8.
- (b) Analysis:
- (i) The traffic of iron ore / pellets of the KIOCL handled at the berth no. 8 has reportedly reduced. This has led to increase in the wharfage rate for the KIOCL cargo as compared to the wharfage rate prescribed in the existing SOR of the NMPT for cargo (iron ore / pellets) other than KIOCL traffic. It is in this context, the KIOCL has made this second prayer.

- (ii) Interestingly, the KIOCL has reported that in the year 2007, the NMPT had made such a proposal for applicability of the general wharfage rate to the KIOCL traffic which was then rejected by the KIOCL. The KIOCL has now requested to consider the application of the wharfage rate of general cargo for its cargo.
- (iii) The NMPT at the joint hearing has expressed willingness to consider the request made by the KIOCL and is also willing to continue to accord priority berthing to the KIOCL as requested by them. The NMPT and the KIOCL are, therefore advised to sit together and come to a mutually agreed arrangement in this regard for the KIOCL traffic handled at berth no.8.
- (iv) As per the 2005 tariff guidelines, the tariff to be approved by this Authority generally has a prospective effect except under special circumstances. In the instant case, since the rate has to be fixed based on sharing of certain elements of expenditure at the actuals, the wharfage rate for the years 2011-12 and 2012-13 has to be approved with retrospective effect. The method of according retrospective approval for the wharfage rate for the traffic handled by the KIOCL at berth no. 8 at the NMPT has been in vogue for more than 10 years and hence same is approved for the year 2011-12 and 2012-13 also.

8. In the result, and for the reasons give above, and based on collective application of mind, this Authority approves the wharfage rate of ₹52.2869 per MT and ₹59.278 per MT for the years 2011-12 and 2012-13 respectively for the iron ore / pellets handled by the KIOCL at the berth no. 8 of the NMPT.

[ADVT-III/4/Exty./143/2014]
T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)